ALIANZA IN
Gremio de aplicaciones e innovación

Subcomisión de Trabajo – Consejo Superior Laboral

3 de noviembre 2025

ALIANZA in
Gremio de aplicaciones e innovación

Introducción

¿Quiénes somos ?

Alianza IN, es el primer gremio de aplicaciones e innovación en América Latina, actualmente constituido en Colombia, México, Chile y próximamente Perú.

Los socios de **Alianza IN** cumplen con las regulaciones vigentes en Chile, incluyendo obligaciones tributarias (impuesto corporativo, IVA digital, retenciones, etc.), seguridad social, ley laboral.

cabify

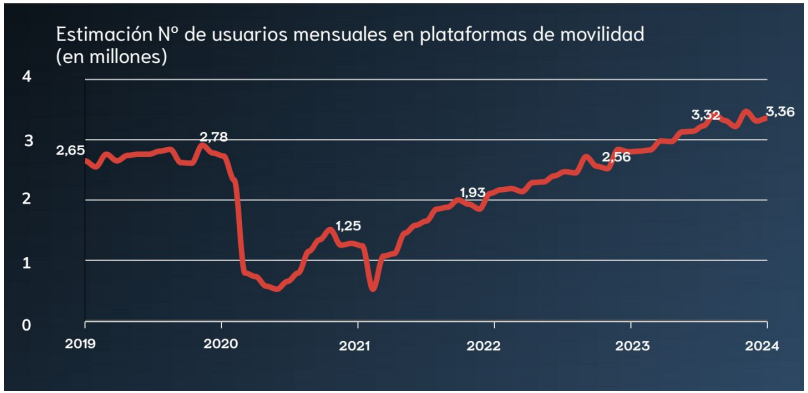
Uber

ALIANZA IN
Gremio de aplicaciones e innovación

Una década moviendo a Chile

En 2024, las empresas socias de Alianza IN realizaron en promedio **18 millones de viajes mensuales** y transportaron a **3,3 millones de usuarios** a través de sus plataformas.

Estamos presentes en todo Chile. En la última década **12 millones de personas** han encontrado en nuestras aplicaciones una alternativa segura, económica y cómoda para llegar a su destino.



Centro UC Encuestas y Estudios Longitudinales

Centro UC Encuestas y Estudios Longitudinales

ALIANZA IN
Gremio de aplicaciones e innovación

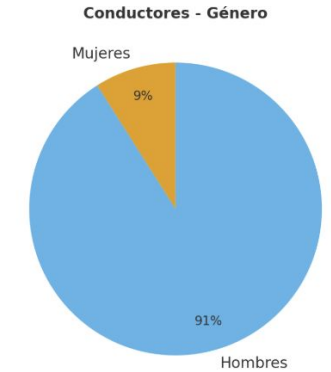
ALIANZA
Gremio de aplicaciones e innovación

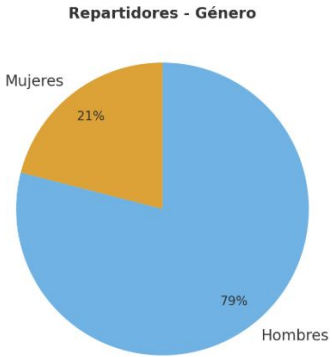
Ley 21.431

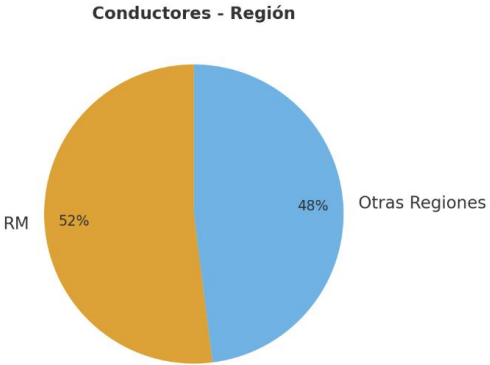
Una regulación pionera a nivel global

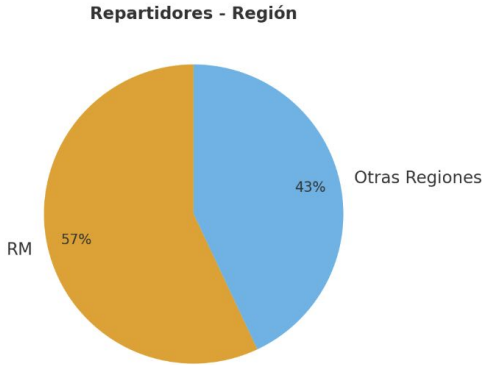
- Valoramos la Ley 21.431 por su carácter innovador: es la primera regulación que permite dos modelos de trabajo**,** y además establece garantías mínimas para trabajadores independientes.
- **Las propias organizaciones de conductores y repartidores han reconocido que el modelo de trabajo independiente es un aspecto clave de esta regulación** , ya que les permite compatibilizar sus tiempos con la generación de ingresos.
- **Sabemos que su implementación representó un desafío importante para todos los actores involucrados** . No solo la industria de plataformas tuvo que adaptar sus sistemas y procesos, sino que otras industrias como por ejemplo el mundo asegurador, debió desarrollar productos acordes al seguro de bienes personales contemplado en la Ley.
- En este proceso, **la mesa de implementación liderada por el entonces Subsecretario del Trabajo, Giorgio Boccardo, fue clave para asegurar una puesta en marcha ordenada y colaborativa** . Hoy, desde Alianza IN podemos afirmar que todas nuestras empresas asociadas cumplen cabalmente con los requisitos de la regulación.

Caracterización







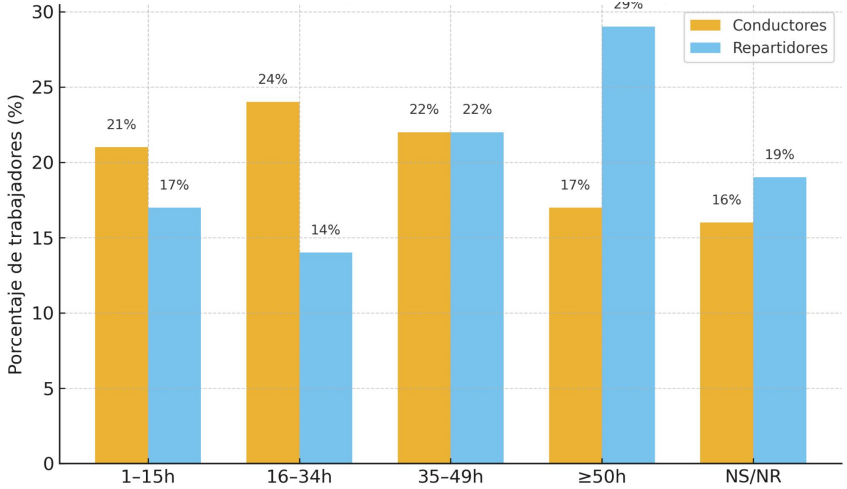


- El 20% de quienes participa del sector delivery son mujeres. En el caso del transporte de personas, alcanza el 9%
- En promedio, los conductores tienen 38 años de edad, y los repartidores 32 años.
- Ambos están concentrados mayoritariamente en la Región Metropolitana.

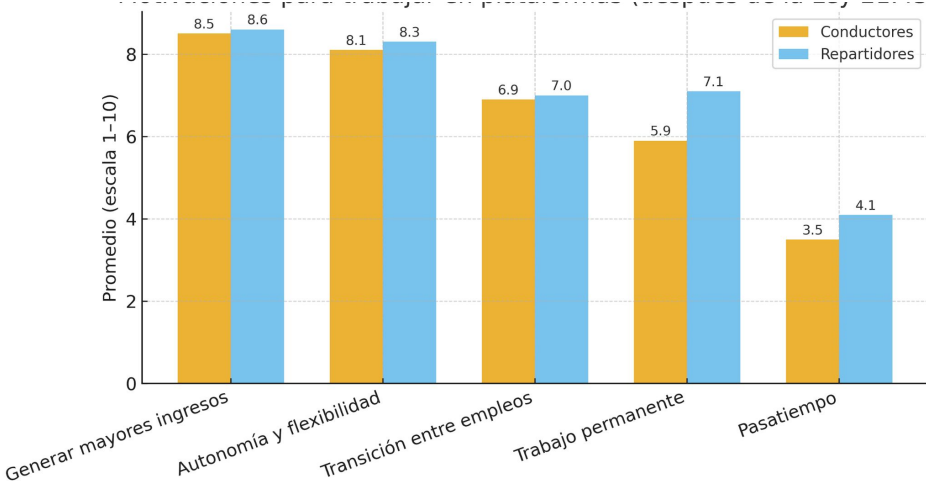
Fuente: Centro Políticas Públicas - Pontificia Universidad Católica, 2023

Caracterización

45% de los conductores y 31% de los repartidores se conectan menos de 34 horas semanales



Generación de mayores ingresos y autonomía/flexibilidad son los atributos más valorados por los conductores y repartidores



Fuente: Centro Políticas Públicas - Pontificia Universidad Católica, 2023

Impactos positivos de la regulación.

- Uno de los principales impactos positivos de esta regulación, **es la importante contribución a la formalización del empleo de cientos de miles de personas.** Tal como muestran las cifras presentadas por el propio Servicio de Impuestos, en Agosto de 2024, las empresas socias de Alianza IN operaron como agentes retenedores por más de 125.000 personas que emitieron boletas de honorarios.

- Es decir, hoy todas esas personas y las que se han sumado al sistema desde entonces forman parte del sistema de seguridad social de Chile dada nuestra colaboración para que cumplan con sus obligaciones fiscales y de cotización.

Implementación vs Percepción

- **Luego de 3 años de implementación, aún persisten problemas de percepción que pueden abordarse de manera conjunta.** Esto es algo que incluso el propio Consejo Superior Laboral ha señalado en informes anteriores, al detectar un desconocimiento de los derechos de los conductores y repartidores.
- Somos conscientes de los reparos formulados por algunas agrupaciones de conductores o repartidores, como, por ejemplo, la dificultad para acceder a las copias de los contratos. Todas las empresas socias de Alianza IN entregan una copia de los contratos a través de la aplicación a una copia de este contrato.
- Sin embargo, un estudio encargado por Uber y Uber Eats al Centro de Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica ya mostraba **en 2023 que, por ejemplo, todos los trabajadores firmaron contratos, pero ≈ 40 % de los conductores y ≈ 25 % de los repartidores no los leyeron ni comprendieron.**

Implementación vs Percepción

- En el ámbito de la **capacitación** , también podemos destacar que todas las empresas trabajan proactivamente con las mutuales, quienes de acuerdo a la ley son las encargadas de realizar las capacitaciones. Incluso algunas de **nuestras empresas socias, que han firmado alianzas para fortalecer aún más las instancias de capacitación disponibles.**
- Algo similar pasa con los **canales de atención** . Como empresas que constantemente innovan y son intensivas en el uso de la tecnología, **contar con canales digitales permite acceder a una atención inmediata y ágil**, tal como ocurre en muchas otras industrias que utilizan este mismo tipo de espacios. Hay muy buenas prácticas que podemos destacar acá, como, por ejemplo, **tener la posibilidad de agendar una videollamada para tener una atención directa con una agente, lo cual permite ahorrar tiempo y recursos de desplazamiento a una oficina física** . Esto es especialmente importante para quienes viven alejados de las capitales regionales o de las grandes ciudades del país.
- **Desde Alianza IN ratificamos nuestro compromiso por seguir reforzando los espacios de diálogo para ir cerrando paulatinamente estas brechas de percepción y/o desconocimiento.**

ALIANZA in
Gremio de aplicaciones e innovación

Desafíos

Ley 21.431 vs Ley 21.553

- Más allá de los importantes desafíos que como industria vivimos durante la primera etapa de implementación de la Ley, vemos con especial preocupación los impactos derivados por la regulación específica para las Empresas de Aplicaciones de Transporte (Ley 21.553):
  - Los conductores - regulados por la Ley 21.431 y que pagan sus respectivos impuestos - siguen siendo foco de una **severa fiscalización en circunstancias de que la Ley los reconoce abiertamente como un sujeto ya regulado** .
  - Una vez en vigencia la ley EAT, las estimaciones realizadas por el economista David Bravo indican que aproximadamente el 35% de los conductores no podrán seguir generando ingresos a través de las aplicaciones. Esto, producto de las condiciones restrictivas que impone el Ministerio de Transportes para vehículos. Esto no solo genera una **afectación directa en el desempleo y, probablemente, en la informalidad laboral, sino que también afecta la recaudación tributaria.**
  - La ley EAT exigirá 12 meses después de su entrada en vigencia, que el 100% de los conductores cuente con una licencia de conducir profesional. Hoy, el 80% de ellos no cuentan con esta licencia. Como gremio, estamos avanzando en conjunto con las asociaciones municipales para acelerar todos aquellos trámites. **La obligatoriedad de la emisión de boletas de honorarios abrió un nuevo problema: un conjunto importante de conductores no sería elegible para los programas de Sence que permiten acceder al curso para obtener la licencia.**

Definición de Plataforma Digital

- ¿Qué dice la Ley?
  - Empresa de plataforma digital de servicios: Aquella organización que, a título oneroso, administra o gestiona un sistema informático o de tecnología ejecutable en aplicaciones de dispositivos móviles o fijos que permite que un trabajador de plataformas digitales ejecute servicios, para los usuarios de dicho sistema informático o tecnológico, en un territorio geográfico específico, tales como el **retiro, distribución y/o reparto de bienes o mercaderías, el transporte menor de pasajeros, u otros** . (Art. 152 quater Q)
- Es decir, **el sujeto regulado en esta Ley va más allá de las cuatro empresas socias que conforman Alianza IN, e incluso va más allá del delivery y el ridehailing en su formato "más tradicional"** .
- Durante los últimos años, y especialmente después de la pandemia, muchas empresas han ido adaptando sus modelos de última milla, asimilandose a modelos como los de nuestra industria. Considerando todos los aprendizajes y la etapa inicial de implementación de la regulación, creemos que es un buen momento para realizar un análisis prospectivo de las industrias potenciales que deberían incorporarse a esta regulación.

ALIANZA
Gremio de aplicaciones e innovación

Conclusión

Reflexiones finales

- Las supuestas brechas de cumplimiento que pudiesen existir en la implementación de la ley 21.431, corresponden a percepciones o datos anecdóticos, y en caso de ser veraces, son del todo subsanables.

- Ante aquello, tenemos la convicción que éstas no ameritan la modificación del estándar actual, por cierto entendiendo que las solicitudes adicionales deben ser expuestas en términos de modificaciones al Código del Trabajo a nivel general y que no suponen realidades o necesidades específicas para el trabajo en plataformas digitales de reparto y transporte.

- **La discusión que se dará en 2026 en la Organización Internacional del Trabajo respecto a Plataformas Digitales abre una oportunidad única de relevar el impacto positivo que ha tenido la regulación chilena. En esa línea, consideramos fundamental ratificar en dicha instancia, la importancia de que cada país defina su propio modelo de regulación de plataformas.**

ALIANZA IN
Gremio de aplicaciones e innovación

Subcomisión de Trabajo – Consejo Superior Laboral

3 de noviembre 2025